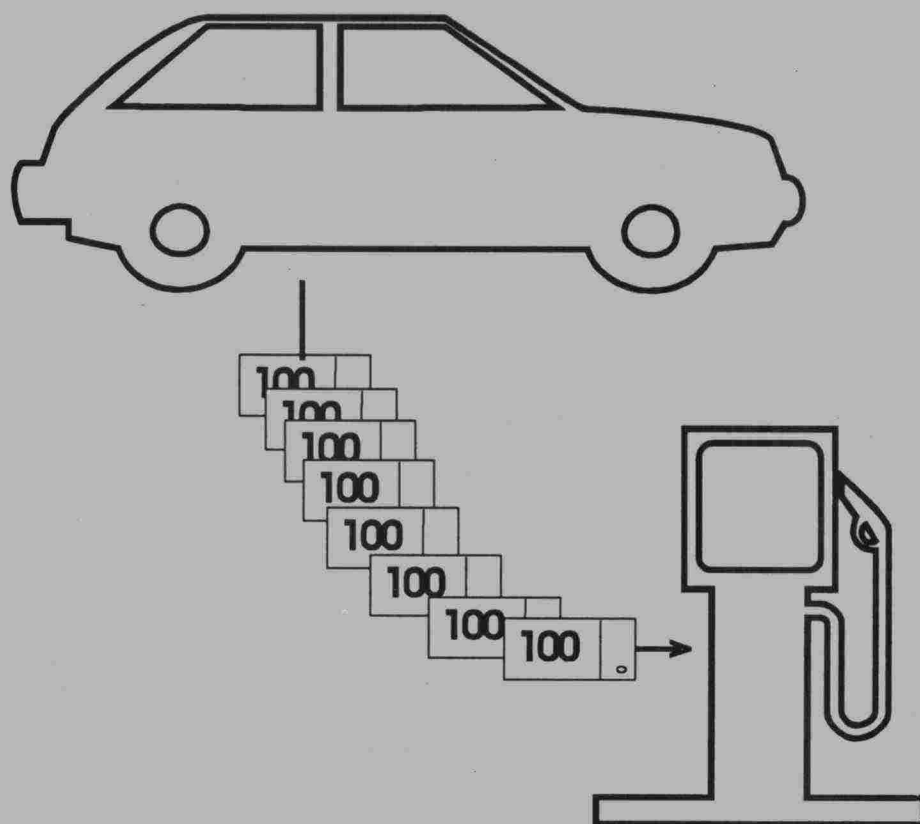


Henkilöauton verotuksen muuttamisen vaikutuksia liikenteeseen



**Tielaitoksen
selvityksiä**

39/1992

Helsinki 1992

**Tiehallitus
Tutkimuskeskus**

Tielaitoksen selvityksiä
39/1992

Veijo Kokkarinen

**Henkilöauton verotuksen muuttamisen
vaikutuksia liikenteeseen**

Tielaitos
Tiehallitus, tutkimuskeskus

Helsinki 1992

ISBN 951-47-6501-X
ISSN 0788-3722
TIEL 3200093
Valtion painatuskeskus
Pasilan VALTIMO
Helsinki 1992

Julkaisua myy:
Tiehallitus, painotuotevarasto

Tielaitos
Tiehallitus
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

TIIVISTELMÄ JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä raportissa on tarkasteltu henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutuksia, kun autonhankinnan verotusta siirretään autonkäytön verottamiseen. Lisäksi on selvitetty, kuinka paljon polttoaineen hinnan pitäisi nousta, jotta sillä olisi merkitystä autonkäytön vähenemiseen.

Selvityksen on tehnyt Tilastokeskuksen haastattelutoimisto tiehallituksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Kotitalouksilta tiedusteltiin henkilöauton hinnan alentamisen (10 - 20 %) ja polttoaineen hinnannousun (1 markalla) vaikutuksia ajokäyttäytymiseen. Tilastokeskus keräsi tiedot lisäämällä kuluttajabarometrin kysymyksiin auton hankintaa ja käyttöä koskevia kysymyksiä.

Tutkimuksen tulosten mukaan 10 - 20 prosentin kerralla suoritettu alennus henkilöauton hinnassa lisää autokantaa 11 prosentilla. Autollisista kotitalouksista 4 prosenttia hankkisi joko uuden tai käytetyn lisäauton ja 7 prosenttia autottomista kotitalouksista hankkisi joko uuden tai käytetyn ensiauton. Suomen autokanta kasvaisi noin 200 000 autolla, joista uusia autoja olisi 50 000 autoa.

Yhden markan korotus polttoaineen hintaan taas vähentäisi autonkäyttöä noin 4 prosentilla. Auton halpenemisen ja polttoaineen hinnannousun yhteisvaikutuksena liikennesuorite kasvaisi 7 prosentilla. Autoverotuksen painopisteen siirrolla näyttää siis olevan liikennettä lisäävä vaikutus.

Uusia ja käytettyjä lisäautoja hankkisivat ensisijassa lapsiperheet ja kotitaloudet, joiden päämies on 18 - 34 vuoden ikäinen. Lisäautoja hankkisivat keski- ja suurituloiset kotitaloudet ja ensiautoja lähinnä keskituloiset kotitaloudet.

Pienellä, 10 - 25 pennin korotuksella polttoaineen hintaan ei ollut juuri mitään vaikutusta autonkäyttöön. Puolet kotitalouksista vähentäisi ajoja, jos polttoaineen hinta nousisi 0 - 150 penniä. Viidennes kotitalouksista ei vähentäisi autonkäyttöä, vaikka polttonesteiden hintaa korotettaisiin kolmella markalla.

Autonkäytön vähentäminen kohdistuu ensisijaisesti lyhyehköihin, alle 30 kilometrin viikonloppu- ja loma-ajan matkoihin. Sen sijaan työmatkoilla vain 8 prosenttia vastaajista oli valmiita tinkimään autonkäytöstä.

Erot autonkäytön vähentämisessä eri ikä- ja perhetyyppeihin kuuluvilla kotitalouksilla olivat pieniä. Suurituloiset olivat jonkin verran haluttomampia vähentämään ajoja kuin pienempituloiset. Alueittain Uudellamaalla oltiin kaikkein haluttomimpia vähentämään autonkäyttöä. Tällä alueella tarvitaan myös kaikkein suurin korotus polttoaineen hintaan, jotta vähennystä tapahtuisi.

Autoverotuksen painopisteen siirtämisellä hankinnasta käyttöön on myös huomattavaa valtiontaloudellista merkitystä. Proseduurin seurauksena valtion verotulot kasvaisivat noin 3 - 4 miljardilla markalla. Vaikka autoverotusta pienennettäisiin, lisääntyvät uusien autojen hankinnat ja korotettu polttoainevero toisivat valtion kassaan autoveron pienennystä enemmän varoja.

Koska autonkäytön väheneminen kohdistuu eniten lyhyehköihin, alle 30 kilometrin viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyviin ajoihin, viittaa tämä siihen, että autonkäyttö vähenee lähinnä taajamissa.

Autoveron siirto auton hankinnasta sen käyttöön ei näytä olevan ympäristöpolitiikan kannalta hyvä ratkaisu. Polttoaineen hinnan nostaminen vähentää vain vähän liikennettä, ja toisaalta auton hinnan halpeneminen kasvattaa melko paljon autokantaa ja liikennettä.

ALKUSANAT

Tässä raportissa tarkastellaan henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutuksia, kun verotusta siirretään auton hankinnasta auton käyttöön. Samoin selvitetään erilaisten polttoaineen hinnannousuvaihtoehtojen vaikutusta ajosuoritteeseen.

Henkilöauton verotuskäytännön muutoksilla on vaikutuksia autojen hankintaan, autonkäyttöön ja liikennesuoritteeseen sekä valtion verotuloihin. Selvitys on tarkoitettu tausta-aineistoksi liikenne-ennusteiden laatimista ja tie- ja liikennepolitiikan suunnittelua varten.

Selvityksen on tehnyt Tilastokeskuksen haastattelutoimisto tiehallituksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Tilastokeskuksessa yhdyshenkilönä on ollut erikoistutkija *Reijo Kurkela*. Raportin on kirjoittanut erikoistutkija *Veijo Kokkarinen* tiehallituksesta.

Helsingissä elokuussa 1992

*Apulaisjohtaja
Tutkimuskeskus*

Kirill Härkänen

Sisältö

1 JOHDANTO	9
2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	10
3 AUTONKÄYTTÖ ERI ALUEILLA JA OLOSUHTEISSA	10
3.1 Taajamasuorite	11
3.2 Yleisten teiden suorite	11
3.3 Talvisuorite	11
3.4 Työmatkat ja työmatkasuorite	12
3.5 Ajosuorite sukupuolen ja ikäryhmän mukaan	12
3.6 Ykkös-, kakkos- ja työsuhdeautojen suorite	13
4 AUTOVERON PAINOPISTEEN SIIRTÄMINEN HANKINNASTA KÄYTTÖÖN	14
4.1 Vaikutus autokantaan	14
4.1.1 Lisäautojen hankinta	15
4.1.2 Ensiautojen hankinta	15
4.1.3 Vaikutus autokantaan	15
4.2 Polttoaineen hinnannousun vaikutus autonkäyttöön	16
4.2.1 Minkälaisia ajoja vähennetään	16
4.2.2 Ketkä vähentävät ja mitä ajoja	17
4.2.3 Autonkäytön muutokset eri alueilla	17
5 AUTOVERON ALENTAMISEN VAIKUTUS LIIKENTEeseen	17
5.1 Autokannan lisäyksen ja polttoaineen hinnan nousun yhteisvaikutus	18
6 KUINKA PALJON POLTTOAINEEN PITÄÄ MAKSAA VAIKUT- TAAKSEEN AUTONKÄYTTÖÖN	18
6.1 Pienen korotuksen vaikutus autonkäyttöön	18
6.2 Millä hintaa eri kotitaloustyypit vähentävät auton käyttöä	18
7 AUTOVEROTUKSEN MUUTTAMISEN VAIKUTUS VALTION VEROTULOIHIIN	19
7.1 Laskelma valtion verokertymän muutoksesta	20
8 VERTAILU EDELLISEEN TUTKIMUKSEEN	21
8.1 Samat vastaajat vuosina 1990 ja 1991	22
9 LIITETAULUKOT	
10 MUUT LIITTEET	

1 JOHDANTO

Toinen parlamentaarinen liikennekomitea pitää tavoitteena alentaa Suomen autoveroa eurooppalaiselle tasolle, eli nykyisestä 122 prosentin verosta siirryttäisiin asteittain 50 - 60 prosentin verotustasolle. Vastaavasti polttoaineen verotusta kiristettäisiin.

Autoveron reilu alentaminen laskee henkilöautojen hintoja huomattavasti, ja se lisää autojen hankintaa ja autokantaa, ja sillä voi siten olla vaikutuksia koko liikenteen määrään. Tiehallituksen tutkimuskeskus selvitti yhdessä Tilastokeskuksen kanssa kotitalouksien mielipiteitä autokäyttämisen muutoksista, kun autoveroa alennetaan ja polttoaineen hintaa nostetaan. Aineiston keräsi Tilastokeskuksen haastattelutoimisto kuluttajabarometrikyselyn yhteydessä marraskussa 1991.

Kotitalouksilla oli vastattavanaan kysymyksiä, jotka koskivat henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämistä auton hankinnan verotuksesta sen käytön verottamiseen. Kotitalouksilla oli vastattavanaan seuraavanlainen asetelma: henkilöauton hintoja alennetaan 10 - 20 prosenttia ja polttoaineen hintaa nostetaan 1 markalla. Miten auton hankintahinnan alentaminen vaikuttaa autojen hankintaan ja miten polttoaineen hinnan korottaminen vaikuttaa autonkäyttöön?

Autokanta- ja autonkäyttövaikutusten lisäksi selvitettiin verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutuksia liikenteen kokonaismäärän muutoksiin.

Kuluttajabarometrin otokseen sisältyi 550 samaa vastaajaa kuin vuotta aikaisemmin. Tiehallitus oli kysynyt myös tuolloin polttoaineen hinnannousun vaikutuksia autonkäyttöön. Nyt voitiin tarkastella myös laman mahdollisia vaikutuksia autonkäyttöön, kun oli kysytty samoilta ihmisiltä autonkäyttöä kahtena vuotena peräkkäin: luvuina 1991 ja edellisenä vuotena.

Autonhankinta ja -käyttöaikomusten muutoksia selvitettiin koko populaation lisäksi kotitalouden perhetyypin, päämiehen iän, tuloluokan ja alueen mukaan. Markan suuruisen polttoaineen hinnan korotuksen lisäksi kysyttiin pienen korotuksen (10 - 25 penniä/litra) vaikutusta autonkäyttöön. Samoin selvitettiin, kuinka paljon polttoaineen hinnan pitäisi nousta, jotta sillä olisi merkitystä autonkäytön vähentämiseen.

Oulun yliopistossa on juuri valmistunut tiehallituksen toimeksiannosta tutkimus henkilöauton ajosuoritteista. Tutkimuksen mukaan taajamasuorite on suurempi kuin aikaisemmin on arvioitu sen olevan. Tässä selvityksessä esitetään uusia ajosuoritetietoja olennaisilta osiltaan.

Autoverotuksella on Suomessa liikennepoliittikan lisäksi huomattavaa finanssipoliittista merkitystä. Tieliikenteeltä kerätään huomattava osuus valtion verotuloista. Verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutusten selvittämisellä on siten myös merkitystä valtiontalouden rahoitustasapainoon.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämisen vaikutuksia autokannan ja liikenteen kehitykseen, kun verotusta siirretään auton hankinnasta sen käyttöön. Lisäksi tarkastellaan verosiirron mahdollisia vaikutuksia valtion verokertymään. Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena, ja haastatteluvilla oli vastattavanaan henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämiseen ja polttoaineen hinnannousun vaikutuksiin liittyviä kysymyksiä.

Tutkimuksen suoritti Tilastokeskus tiehallituksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Henkilöautonhankinnan verotuksen muuttamista ja polttoaineen hinnannousua koskevat kysymykset esitettiin Tilastokeskuksen Työvoimatutkimuksen yhteydessä siten, että ne olivat osana Kuluttajabarometrikyselyä. Haastattelut olivat pääosin puhelinhaastatteluja, ja ne tehtiin vuoden 1991 marraskuun 18 ja 29 päivien välisenä aikana.

Otoskoko oli 2412 henkilöä, ja se muodostui 15 - 74-vuotiaista suomen- ja ruotsinkielisistä henkilöistä. Vastauksia saatiin 2054 henkilöltä, joten vastausprosentti oli 85.

Otoksessa oli 550 sellaista henkilöä, jotka olivat mukana myös vuonna 1990 tehdyssä lähes vastaavassa tutkimuksessa. Molemmisissa tutkimuksissa mukana olleiden osalta voitiin selvittää myös talouslaman mahdollisia vaikutuksia autonkäyttöön polttoaineen hinnan suunnilleen saman suuruisen korotuksen johdosta.

Henkilöauton hinnan alenemisen johdosta lisääntyvää autonhankintaa ja polttoaineen hinnannousun johdosta tapahtuvaa autonkäytön vähenemistä selvitettiin eri tyyppisten kotitalouksien osalta. Samoin selvitettiin mihin matkoihin ja minkä pituisiin matkoihin autonkäytön väheneminen lähinnä kohdistuisi. Näiden perusteella voitiin sitten arvioida verosiirron vaikutusta koko henkilöautokantaan ja -suoritteeseen sekä valtion verokertymään.

Tutkimuksessa käytetty kyselylomake on esitetty *liitteessä 1*.

3 AUTONKÄYTTÖ ERI ALUEILLA JA OLOSUHTEISSA

Oulun yliopistossa tiehallituksen toimeksiannosta tehdyn kyselytutkimuksen mukaan aktiivikäytössä olevien henkilöautojen vuotuinen ajosuorite on 20 200 kilometriä vuodessa. Aktiivikäytössä oleva autokanta saadaan, kun koko autokannasta vähennetään syystä tai toisesta liikenteestä poissa olevat autot. Liikenteestä poissa ovat mm. seisontavakuutuksessa olevat autot, autokauppojen varastoissa olevat autot sekä sellaiset hylätyt autot, joita ei ole vielä poistettu rekisteristä. Aktiivikäytössä on noin 90 prosenttia koko henkilöautokannasta.

Turun ja Porin ja Hämeen lääneissä ajosuorite on merkitsevästi keskimääräistä pienempää ja Lapissa sekä Itä-Suomessa keskimääräistä suurempaa. Lääneittäin henkilöautojen ajosuorite oli vuonna 1990 taulukon 1 mukainen.

Taulukko 1: Henkilöauton keskimääräinen ajosuorite lääneittäin vuonna 1990

Lääni	Ajosuorite, km/vuosi
Uudenmaan	20 653
Turun ja Porin	18 624
Hämeen	19 650
Kymen	20 017
Mikkelin	20 512
Pohjois-Karjalan	20 962
Kuopion	20 897
Keski-Suomen	19 282
Vaasan	19 791
Oulun	20 860
Lapin	22 963
Koko maa	20 300

Pääkaupunkiseudulla, Helsingissä ja Vantaalla henkilöautosuorite on keskimääräistä suurempi, vaikka alueella on maan parhaiten toimiva joukkoliikenne. Yhdyskuntarakenteen hajanaisuus lisää henkilöauton käyttötarvetta alueella.

3.1 Taajamasuorite

Taajamissa henkilöautolla ajetaan vuodessa keskimäärin 8 500 kilometriä, eli 42 prosenttia koko suoritteesta. Taajamasuorite on keskimääräistä suurempi suurimmissa kaupungeissa, kuten Helsinki, Vantaa, Espoo, Lahti, Oulu ja Kemi. Pääkaupunkiseudulla taajamasuorite on yli 10 000 km vuodessa. Keskimääräistä vähemmän taajamasuoritetta kertyy yleensä maaseutukunnissa.

3.2 Taajamien ulkopuolinen suorite

Kyselytutkimuksen perusteella taajamien ulkopuoliseksi suoritteeksi (lähinnä yleiset tiet) tulee 11 800 kilometriä vuodessa. Suurimmillaan taajamien ulkopuolinen suorite on suurimpien kaupunkien ympäristökunnissa ja Pohjois-Suomen maalaiskunnissa. Keskimääräistä vähemmän ei-taajamasuoritetta kertyy suurimmissa kaupungeissa.

Tiehallituksen liikennelaskentojen perusteella arvioitu henkilöautosuorite oli vuonna 1990 noin 12 000 km vuodessa, eli luku on suunnilleen sama kuin kyselytutkimuksella saatu suorite. Sen sijaan kyselytutkimukseen perustuva taajamasuorite on selvästi suurempi kuin aikaisemmat taajamasuoritearviot. Myös kokonaisajosuorite on tiehallituksen lukuihin verrattuna noin 15 prosenttia suurempi. Tiehallituksen ajosuoriteluvuissa on mukana myös ns. passiivinen autokanta, joka ei ole liikenteessä. Vaikka tämä otetaan huomioon, kyselytutkimuksen ajosuoriteluvut ovat 7 - 8 prosenttia tiehallituksen lukuja suurempia. Ero johtuu taajamasuoritteesta, joka näyttää olevan suurempi kuin aikaisemmin on arvioitu.

3.3 Talvisuorite

Talvisuoritteeksi kyselytutkimuksessa on laskettu kaikki talvirenkailla ajettu matka. Keskimäärin talvirenkailla ajetaan 7 900 kilometriä vuodessa. Keskimääräistä merkittävästi enemmän talvisuoritetta kertyy Itä- ja Pohjois-Suomessa, ja keskimääräistä vähemmän Länsi-Suomessa ja Hämeen läänissä. Pääkaupunkiseudulla talvisuorite on keskimääräinen.

Talvisuoritteiden erot johtuvat lähinnä eroista talvirenkaiden käyttöajoista maan eri osissa. Etelä- ja Länsi-Suomessa talvirenkaiden käyttöaika on huomattavasti lyhyempi kuin muualla Suomessa.

3.4 Työmatkat ja työmatkasuoritteet

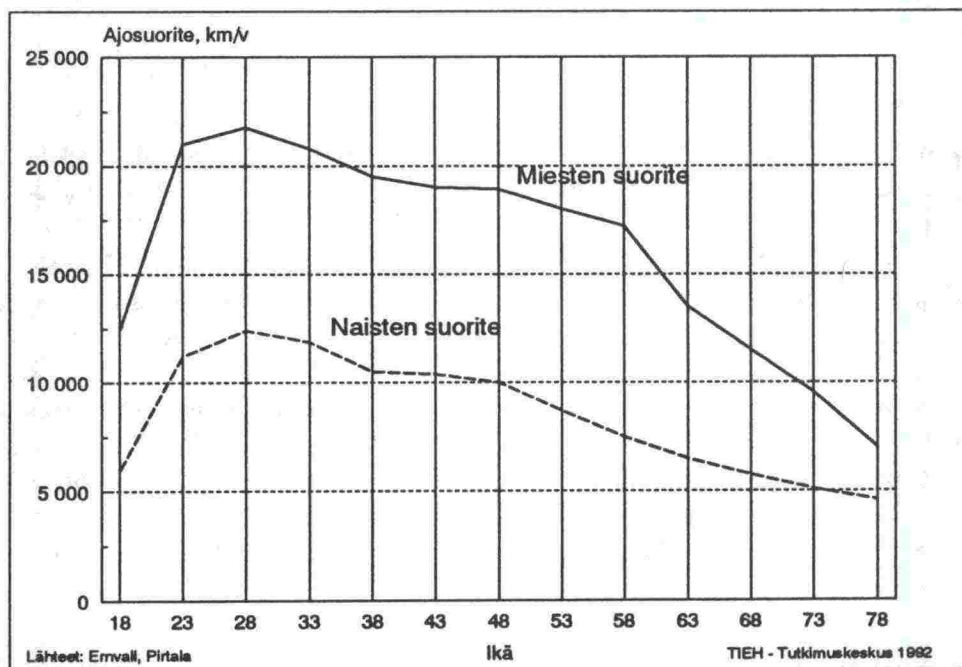
Säännöllisesti työhön ajavien keskimääräinen työmatka on yhteen suuntaan 18,9 kilometriä. Työmatkan pituus vaihtelee alueellisesti hyvinkin paljon. Pisimmät työmatkat ovat suurimpien kaupunkien ympäristökunnissa ja lyhimmat taas suurimissa kaupungeissa. Pääkaupunkiseudulla työmatkat ovat kuitenkin keskimääräisen pituisia.

Työmatkasuoritteiden osuus kokonaissuoritteesta on keskimäärin 26,2 prosenttia, mutta vaihtelee eri alueilla huomattavasti, 20 ja 40 prosentin välillä.

3.5 Ajosuorite sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

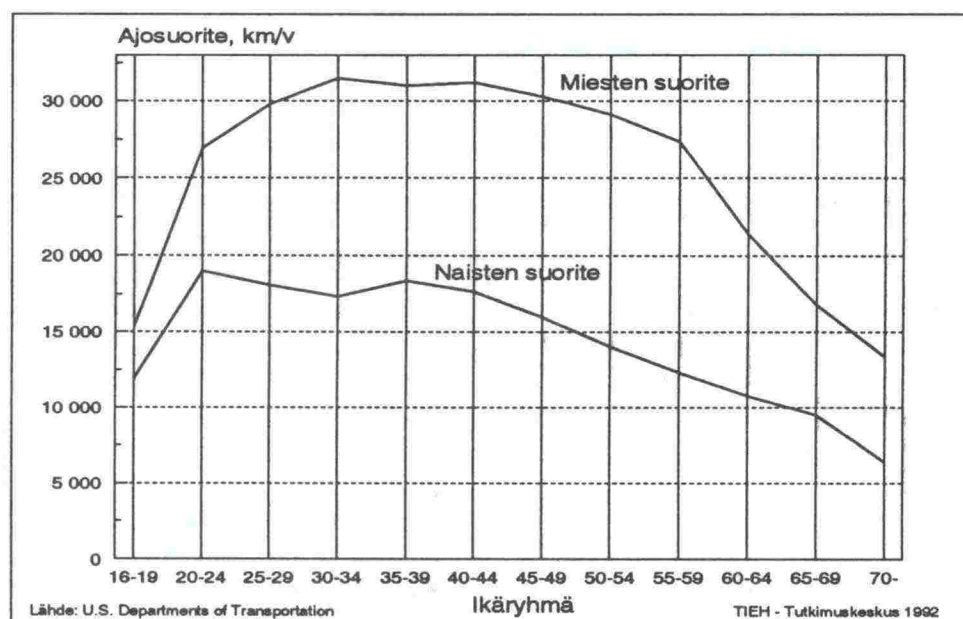
Suomessa henkilöautolla on keskimäärin 1,27 käyttäjää, joten käyttäjää kohden ajokilometrejä tulee keskimäärin 15 900. Miehet ajavat vuodessa lähes 8 000 km enemmän kuin naiset. Miesten vuosisuorite on noin 18 000 km ja naisten noin 10 000 kilometriä. Eniten ajavat Suomessa 20 - 30-vuotiaat henkilöt. Ajosuorite pysyttelee melko suurena 50 ikävuoteen asti, jonka jälkeen alkaa nopea pieneneminen.

Auton pääasiallisista käyttäjistä on 74 prosenttia miehiä ja 26 prosenttia naisia. Tilapäiskäyttäjissä naisia on miehiä enemmän, joten naisten autonkäyttö on noin 30 prosenttia koko suoritteesta. Henkilöauton ajosuorite ikä- ja sukupuoliryhmän mukaan on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Henkilöauton vuotuinen ajosuorite ikäryhmän ja sukupuolen mukaan vuonna 1990 Suomessa

Alle 30-vuotiaiden ajosuorite on Suomessa poikkeuksellisen suuri verrattuna mm. USA:n autonkäyttäjiin. USA:ssa ajosuorite on suurimmillaan noin 40-vuotiailla miehillä, mutta myös siellä naisten suorite on suurimmillaan ikäryhmässä 20 - 24-vuotiaat. Olisiko Suomen nuorten suuri ajosuorite tulkittava niin, että nykyinen nuorten suuri ajosuorite kasvattaa ajosuoritetta tulevaisuudessa, kun nykyiset nuoret säilyttävät ajotottumuksensa myös jatkossa. USA:n ajosuorite ikäryhmän ja sukupuolen mukaan on esitetty kuvassa 2.



kuva 2: Henkilöauton vuotuinen ajosuorite sukupuolen ja ikäryhmän mukaan USA:ssa vuonna 1990

USA:ssa kuljettajakohtaiset suoritteet ovat selvästi suurempia kuin Suomessa. Keskimäärin miehet ajoivat vuonna 1990 26 750 km ja naiset 15 350 km. Kaikkien kuljettajien keskimääräinen vuosisuorite oli 21 200 km. Autokohtainen ajosuorite sensijaan on Suomessa hiukan suurempi kuin USA:ssa. USA:n autokohtainen suorite oli vuonna 1990 16 985 km vuodessa ja Suomen suorite 17 500 km. Kuljettajakoh- taisten ja autokohtaisten suoritteiden erot Suomen ja USA:n välillä johtuvat siitä, että USA:ssa yhtä kuljettajaa kohden on useampia autoja, kun taas Suomessa yhtä autoa kohden on useampia kuljettajia.

USA:ssa kuljettajakohtainen ajosuorite lisääntyi 1980-luvulla noin 25 prosenttia. Eniten ajoja lisäsivät naiset (50 %) ja yli 69-vuotiaat (45 %).

3.6 Ykkös-, kakkos- ja työsuhdeautojen suorite

Auton asemalla perheessä näyttää olevan suuri merkitys ajosuoritteen kehkeytymiseen. Työsuhdeautoilla ajetaan selvästi enemmän kuin kotitalouksien omistuksessa olevilla autoilla ja ykkösautoilla enemmän kuin kakkosautoilla. Kaikkein eniten ajetaan kuitenkin pääasiallisesti työ- tai ammattikäytössä olevilla autoilla, yli 31 000 kilometriä vuodessa. Omistus- ja hallintasuhteiltaan erilaisilla autoilla ajetaan taaja- massa, taajaman ulkopuolella ja talvella taulukon 2 mukaisesti.

Taulukko 2: Ykkös-, kakkos-, työsuhde- ja työikätyössä olevien henkilöautojen vuosisuorite vuonna 1990 (km/vuosi)

Auton asema	Kokonais-suorite	Taajama-suorite	Suorite muualla	Talvi-suorite
Ykkösauto	20 580	8 340	12 240	7 960
Kakkosauto	13 930	6 230	7 700	5 710
Työsuhdeauto	28 480	12 040	16 440	11 460
Työ- ja amm. käyt.	31 160	13 470	17 690	13 560
1 + 4	28 160	12 245	17 910	11 460

4 HENKILÖAUTON VEROTUKSEN PAINOPISTEEN SIIRTÄMISEN VAIKUTUKSET

Toinen parlamentaarinen liikennekomitea pitää tavoitteena asteittain alentaa Suomen auto- ja moottoripyöräveroa eurooppalaiselle keskitasolle, jolloin nykyisestä 122 prosentin verosta siirryttäisiin 50 - 60 prosentin tasolle. Koska nykyisin noin puolet uuden auton hinnasta on veroja, merkitsee autoveron reilu alentaminen huomattavaa alennusta henkilöauton hintaan.

Henkilöauton verottamisen painopisteen siirtämisen vaikutuksia selvitettiin tässä sellaisella asetelmalla, jossa autonhankinnan verottamista pienennetään tietyllä määrällä ja vastaavasti autonkäytön verottamista lisätään samalla määrällä. Toimenpide suoritettaisiin yhdellä kertaa. Valtion verotulot pysyisivät ennallaan, mikäli verosiirrolla ei olisi vaikutusta autokantaan tai autonkäyttöön.

Tässä on laskettu 20 prosentin auton hinnan alennuksen ja 1 markan suuruisen korotuksen polttoaineen hinnassa vastaavan toisiaan. Jos auton hintaa alennetaan 20 prosentilla, eli autoveroa pienennetään 40 prosentilla, tällöin keskimääräinen auton hinta alenee 20 000 markalla. Mikäli henkilöautoja rekisteröitäisiin 150 000 kappaletta vuodessa, tällöin valtion verotulojen menetykset olisivat $150\,000 \cdot 20\,000$ mk eli 3,0 miljardia. Vastaavasti valtion tulot kasvaisivat noin 3 miljardilla markalla, kun polttoaineen hintaa nostetaan markalla. Henkilöautoliikenteen polttoaineita myydään Suomessa noin 3 miljardia litraa vuodessa.

Yllä esitetyt oletukset perustuvat tilanteeseen, jossa ei ole otettu huomioon verosiirron mahdollisia muutoksia autokantaan ja autonkäyttöön. Jatkossa valtion verotuloihin tulee kuitenkin muutoksia, kun halventuneita autoja ostetaan aikaisempaa enemmän tai autoja käytetään kallistuneen polttoaineen takia aikaisempaa vähemmän.

4.1 Auton hinnan alentamisen vaikutus autokantaan

Auton hinnan alentamisen vaikutuksia autokantaan selvitettiin kysymällä autollisilta kotitalouksilta lisäautojen hankintaa ja autottomilta kotitalouksilta ensiauton hankintaa. Autojen hankintaa tarkasteltiin kotitalouden perhetyypin, kotitalouden päämiehen iän ja kotitalouden tulojen mukaan sekä eri alueilla.

4.1.1 Lisäautojen hankinta

Lisäautojen hankintaa tiedusteltiin erikseen uusien lisäautojen ja käytettyjen lisäautojen osalta. Mainitun suuruisen hinnan alentamisen johdosta kotitaloudet hankkisivat lisäautoja seuraavasti:

- uusia lisäautoja 0.8 % kotitalouksista
- käytettyjä lisäautoja 4.4 % kotitalouksista

Autollisista kotitalouksista hankkisi yhteensä siis 5,2 prosenttia lisää autoja. Autollisia kotitalouksia on Suomessa noin 1 500 000 kappaletta, joten autokanta kasvaisi noin 80 000 autolla. Koko henkilöautokantaan kyseinen automäärän lisäys merkitsee noin 4 prosentin kasvua.

Uusia ja käytettyjä lisäautoja hankkisivat lapsiperheet jonkin verran muita perhetyyppisiä useammin. Ikäryhmistä lisäautojen hankinta keskittyy nuorimpiin ikäryhmiin, eli kotitalouksiin, joissa päämies on 18 - 34-vuotias. Tuloryhmistä vain keski- ja suurituloiset kotitaloudet hankkisivat lisäautoja. Alueellisesti lisäautoja hankittaisiin Turku-Tampereen alueella hiukan muita alueita enemmän.

4.1.2 Ensiautojen hankinta

Myös ensiautojen hankintaa tiedusteltiin erikseen uusien ja käytettyjen autojen osalta. Auton hinnan alenemisen johdosta kotitaloudet hankkisivat ensiautoja seuraavasti:

- uusia ensiautoja 5.7 % kotitalouksista
- käytettyjä ensiautoja 12.3 % kotitalouksista

Autottomista kotitalouksista yhteensä 18 prosenttia hankkisi siis joko uuden tai käytetyn henkilöauton, mikäli sen hinta laskisi 10 - 20 prosenttia. Autottomia kotitalouksia on noin 700 000 kappaletta, joten autokantaan tulisi lisäystä 125 000 autoa. Koko henkilöautokantaan lisäystä tulisi 7 prosenttia.

Uuden tai käytetyn ensiauton hankkisivat lapsiperheet ja enemmän kuin yhden aikuisen kotitaloudet muita kotitalouksia useammin. Nuoret ikäryhmät hankkisivat myös vanhempia useammin ensiauton. Tuloryhmistä keskituloiset ostaisivat halventuvia ensiautoja muita tuloryhmiä useammin. Alueista Uudellamaalla hankittaisiin ensiautoja muita alueita enemmän.

Yksityiskohtaisempia tietoja lisä- ja ensiauton hankinnasta eri kotitaloustyyppien ja alueiden mukaan on esitetty *liitetaulukossa 1 - 8*.

4.1.3 Vaikutus autokantaan

Henkilöauton hinnan alentaminen 10 - 20 prosentilla autoveroa pienentämällä näyttäisi kasvattavan melko lailla henkilöautokantaa. Kyselyn mukaan uusia ja käytettyjä lisä- ja ensiautoja hankittaisiin yhteensä noin 200 000 kpl, mikä merkitsee 11 prosentin lisäystä henkilöautokantaan. *Taulukossa 3* on esitetty lisä- tai ensiautoja hankkivien kotitalouksien prosenttiosuudet sekä vaikutukset autokannan kasvuun.

Taulukko 3: Henkilöauton hinnan alentamisen (10 - 20 %) vaikutus kotitalouksien lisä- ja ensiautojen hankintaan

	Hankkisi auton, % kotitalouksista	Vaikutus autokannan kasvuun, %
Uusi lisäauto	0.8	0.6
Käytetty lisäauto	4.4	3.5
Uusi ensiauto	5.7	2.1
Käytetty ensiauto	12.3	4.5
Yhteensä	23.3	10.7

Auton hinnan alentaminen lisäisi uusien autojen hankintaa noin 50 000 autolla, ja käytettyjä autoja hankittaisiin noin 150 000 autoa. Autokauppa siis vilkastuisi toimenpiteen seurauksena huomattavasti.

4.2 Polttoaineen hinnannousun vaikutus autonkäyttöön

Jos polttoaineen hinta nousisi 1 markalla, 36 prosenttia kotitalouksista arveli vähentävänsä autonkäyttöä. Autonkäytön vähentäminen kohdistuu kuitenkin lähinnä lyhyehköihin matkoihin, ja keskimäärin vähenemistä on vain 4 prosenttia. Ajosuorite siis pienenee selvästi vähemmän kuin autokanta kasvaa. Seuraavassa tarkastellaan ajojen vähentämistä matkan tarkoituksen, matkan pituuden ja kotitaloustyyppin mukaan

4.2.1 Minkälaisia ajoja vähennettäisiin

Kyselyn mukaan kotitaloudet olisivat ensimmäisenä valmiita luopumaan suhteellisen lyhyistä tai yli 100 kilometrin viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyvistä matkoista. Sen sijaan työmatkat nähtiin kaikkein välttämättöminä, ja niistä oli valmiita luopumaan vain 8 prosenttia autoilijoista. Matkan tarkoituksen mukaan autonkäyttöä vähennettäisiin seuraavasti:

- työmatka-ajoja	8 %
- muita arkipäivän ajoja	22 %
- viikonloppu- ja loma-ajoja	41 %
- kaikkia ajoja	29 %

Matkan pituuden mukaan autonkäyttöä vähennettäisiin seuraavasti:

- lyhyet, alle 30 km	49 %
- keskipitkät, 30 - 100 km	16 %
- pitkät, yli 100 km	28 %
- ei osaa sanoa	7 %

Prosentteissa ilmaistuna autonkäyttöä vähennettiin seuraavasti:

- alle 10 %	41 %
- 10 - 30 %	46 %
- 31 - 50 %	4 %
- yli 50 %	1 %
- ei osaa sanoa	8 %

Puolet vastanneista vähentäisi lyhyitä, alle 30 kilometrin matkoja. Vain 5 prosenttia vähentäisi autonkäyttöä yli 30 prosenttia.

4.2.2 Ketkä vähentäisivät ja mitä ajoja

Kotitalouksien autonkäytön vähentämistä tarkasteltiin kotitalouden päämiehen iän, perhetyypin ja tulojen mukaan. Autonkäyttäjien iällä ei näytä olevan merkitystä autonkäyttötottumusten muutosaikeissa. Ainoastaan eläkeikäiset olivat muita haluttomampia vähentämään ajeluja. Eri ikäryhmillä ei ollut myöskään juurikaan eroja autonkäytön vähentämisaikeissa matkan tarkoituksen ja matkan pituuden mukaan.

Autonkäytön vähentämisarviot 1 markan suuruisen polttoaineen hinnanousun johdosta olivat hyvin samansuuntaisia myös eri perhetyyppien kesken. Erot eri perhetyyppien kesken olivat hyvin pieniä tarkasteltaessa autonkäyttöä matkan tarkoituksen ja matkan pituuden mukaan. Perhetyypit vähentäisivät ajoja myös suunnilleen saman verran.

Tulojen mukaan polttoaineen hinnannousu sen sijaan aiheuttaa jo eroja. Suurituloiset ovat selvästi haluttomampia vähentämään autonkäyttöä kuin pienempituloiset. Keskituloiset ovat jonkin verran muita tuloryhmiä alttiimpia luopumaan autonkäytöstä työmatkoilla, mutta kaikki tuloryhmät vähentäisivät ensimmäisenä lyhyehköjä viikonloppu- ja loma-ajoja.

Lyhyehköjen, alle 30 kilometrin viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyvien ajojen vähentäminen kohdistuu ensisijaisesti taajama-ajoon, joten yleisten teiden suorite ei pienene yhtä paljon kuin koko suorite keskimäärin.

Yksityiskohtaisempia tuloksia autonkäytön vähentämisestä polttoaineen hinnan markan suuruisen korotuksen johdosta eri tyyppisissä kotitalouksissa on esitetty liitetaulukoissa 9 - 20.

4.2.3 Autonkäytön muutokset eri alueilla

Autonkäytön vähentämisessä eri puolilla Suomea on vain vähän eroja. Kuitenkin Uudellamaalla ja Pohjois-Suomessa ollaan jossain määrin haluttomampia autonkäytön vähentämiseen. Pohjois-Suomessa ei olla valmiita tinkimään työmatka-ajoista, mutta kylläkin keskimääräistä enemmän viikonloppu- ja loma-ajan matkoista. Etelä-Suomessa (Uusimaa ja Turku-Tampere -alue) ollaan hiukan herkempiä vähentämään työmatka-ajoja kuin Pohjois-Suomessa.

Erityisenä piirteenä Uudellamaalla on haluttomuus vähentää muita arkipäivän matkoja (esim. asiointimatkat). Tämä voitaneen tulkita siten, että muuhun maahan verrattuna hyvä julkinen liikenne mahdollistaa työmatkat myös julkisilla välineillä, mutta hajanainen yhdyskuntarakenne vaikeuttaa palvelujen saavuttamista ilman henkilöautoa.

Yksityiskohtaisempia tuloksia autonkäytön muutoksista eri alueilla on esitetty liitetaulukoissa 21 - 24.

5 AUTOVEROTUKSEN PAINOPISTEEN SIIRTÄMISEN VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen

Autonkäytön prosentuaalista vähentämistä polttoaineen hinnan markalla kallistumisen johdosta kysyttiin kahdella kysymyksellä. Yllä esitettyjen vähentämisprosenttien 0 - 10 %, 10 - 30 % lisäksi oli toinen kontrollikysymys, jossa vähentämisprosentit oli luokiteltu pienempiin ryhmiin, eli 0 %, 1 - 5 %, 6 - 10 %, jne.. Molemmilla tavoilla kysyttäessä saatiin suunnilleen samanlaisia vastauksia. Jälkimmäisen kysymyksen

perusteella voitiin karkeasti laskea myös, minkä verran autonkäyttö vähenisi keskimäärin. Tulokseksi saatiin 4 prosenttia. Ajosuorite vähenisi siis huomattavasti vähemmän kuin henkilöautokanta kasvaisi.

5.1 Autokannan lisäyksen ja polttoaineen hinnannousun yhteisvaikutus

Autoveron alentamisella 10 - 20 prosentilla ja vastaavasti polttoaineen verotuksen kiristämällä 1 markalla litraa kohden näyttäisi olevan melko suuri vaikutus kokonaisliikennesuoritteeseen. Autokanta kasvaisi kyselyn tulosten perusteella noin 11 prosentilla, mutta autokohtainen ajosuorite pienenesi vain 4 prosentilla, joten liikennesuorite kasvaisi toimenpiteen johdosta noin 7 prosentilla.

Näin käy, mikäli ihmisten autokäyttäytyminen noudattaisi etukäteisarviointoja. Syksyllä 1990 polttoaineen hinta nousi lyhyellä aikaa noin 70 penniä litralta. Tuolloin kotitaloudet ilmoittivat vähentäneensä autonkäyttöä 4 prosenttia, ja myös tiehallituksen liikennelaskentojen perusteella päädyttiin samaan tulokseen.

Toisaalta hinnan korotuksen johdosta tapahtunut ajosuoritteen pieneminen voi olla väliaikaista. Hinnankorotusta seuranneen shokkivaikutuksen jälkeen ajosuorite saattaa palata lähes ennalleen etenkin pitemmällä aikavälillä, mikäli tulotaso nousee, ja liikennemenojen suhteellinen osuus menoista pysyy ennallaan. Hinnan alenemisen johdosta lisääntynyt autonhankinta ajoittunee melko lyhyelle ajalle hinta-alennuksen jälkeen, mikä sitten heijastuu liikenteen kasvuna.

6 KUINKA PALJON POLTTOAINEEN PITÄÄ MAKSAA VAIKUTTAAKSEEN AUTONKÄYTTÖN

6.1 Pienen korotuksen vaikutus autonkäyttöön

Vuoden 1992 alussa polttoaineen hintoihin tuli 10 - 25 pennin korotus. Kotitalouksilta tiedusteltiin myös tällaisen pienen korotuksen vaikutusta autonkäyttöön. Vastanneista 9 prosenttia ilmoitti vähentävänsä autonkäyttöä mainitun pienen korotuksen johdosta. Autonkäytön vähentäminen olisi tässä tapauksessa määrältään vähäistä. Valtaosa vähentäjistä vähentäisi autonkäyttöä alle 10 prosenttia. Vaikutus liikenteeseen jäisi noin yhteen prosenttiin.

Pienen korotuksen vaikutuksia tiedusteltiin erikseen eri kotitaloustyypeiltä. Erot eri ikä-, tulo- ja perhetyyppien välillä autonkäytön muutosaikeissa olivat pieniä. Lapsiperheet olivat jonkin verran muita perhetyppejä haluttomampia vähentämään ajoja.

6.2 Millä hintaa eri kotitaloustyypit vähentävät autonkäyttöä

Noin 50 prosenttia kotitalouksista vähentäisi autonkäyttöä, jos polttoaineen hinta nousisi korkeintaan 1,5 markkaa litralta, toinen puolisko kotitalouksista ei siis reagoisi vielä tämän suuruiseen korotukseen mitenkään. Eri suuruisilla hinnankorotusvaihtoehtoilla kotitaloudet olivat valmiita vähentämään autonkäyttöä *taulukon 4* mukaisesti.

Taulukko 4: Autonkäyttöä vähentävien kotitalouksien prosenttiosuudet eri suuruisilla polttoaineen hinnankorotusvaihtoehdoilla

Hinnan korotus	Vähentäisi autonkäyttöä, % kotitalouksista
0 - 50 p	13
51 - 100 p	26
101 - 150 p	10
151 - 200 p	22
201 - 300 p	8
yli 300 p	21

Viidesosa kotitalouksista vähentäisi autonkäyttöä vasta silloin, kun polttoaineen hinta nousisi vähintään 3 markalla litralta. Kotitalouksien vastaukset kysymykseen: "Kuinka paljon polttoaineen hinnan pitäisi nousta, jotta se vaikuttaisi oleellisesti taloudenne autonkäyttöön" - ovat yhteneviä kysyttäessä pienen, 10 - 25 pennin korotuksen, ja 1 markan suuruisen korotuksen vaikutusta autonkäyttöön.

Ikäryhmistä nuoret ja vanhat vähentäisivät ajoja jo polttoaineen hinnan melko pienen korotuksen takia. Keski-ikäiset ovat kaikkein sitkeimpiä autonkäyttäjiä, ja heistä 26 prosenttia vähentäisi ajoja vasta sitten, kun polttoaineen hinta nousee yli kolme markkaa litralta.

Eri perhetyypeistä yksin asuvat aikuiset ja yksinhuoltajaperheet olisivat jonkin verran muita halukkaampia vähentämään autonkäyttöä jo melko pienen polttoaineen hinnan korotuksen jälkeen. Lapsiperheet olivat kaikkein haluttomampia vähentämään ajoja pienehkön korotuksen takia.

Kotitalouksien tuloilla on selvä vaikutus autonkäyttömuutoksiin. Pienituloiset ovat selvästi suurituloisempia herkempiä vähentämään autonkäyttöä jo polttoaineen hinnan pienenkin korotuksen jälkeen. Suurituloisista yli kolmannes ei vähentäisi ajoja edes yli 3 markan korotuksesta.

Maan eri alueiden välillä on jonkin verran eroja autonkäytön muutosaikeissa polttoaineen hinnannousun takia. Uudellamaalla pitää korotuksen olla kaikkein suurin, jotta se vaikuttaisi autonkäyttöön. Turku-Tampere alueella vähennetään ajoja kaikkein pienimmän korotuksen perusteella.

Tarkempia tuloksia eri kotitaloustyyppien ja alueiden autonkäytön muutoksista polttoaineen hinnan eri suuruisen korotusten johdosta on esitetty liitetaulukoissa 25 - 32.

7 AUTOVEROTUKSEN MUUTTAMISEN VAIKUTUS VALTION VEROTULOIHIN

Autoverotuksen siirtämisellä autonhankinnasta autonkäyttöön on huomattavia vaikutuksia valtion verokertymään. Hankinnan yhteydessä maksettavista veroista ja maksuista ovat tärkeimmät autovero, jonka suuruus on noin 30 prosenttia auton kokonaishinnasta ja liikevaihtovero, jonka suuruus on 18 prosenttia auton hinnasta. Yhteensä veroja ja maksuja on uuden auton hinnassa noin 50 prosenttia. Vuonna 1990 autoveron tuotto oli valtiolle 4,1 miljardia markkaa ja liikevaihtovero uusista henkilöautoista 2,5 miljardia markkaa. Uuden henkilöauton hinnanmuodostus ja hankinnan yhteydessä maksettavat verot ja maksut on eritelty tarkemmin liitteessä 2 ja polttoaineiden myyntimääriä erilaisten liikenteeltä kerättävien verojen kokonaiskertymiä liitteessä 3.

Autonkäytön verottaminen koostuu polttoaineverosta ja polttoaineiden liikevaihtoverosta. Polttoaineveron suuruus on lyijyllisellä bensiinillä 188 penniä litralta ja lyijyttömällä 158 penniä. Dieselöljyn polttoaineverot ovat 104 penniä litralta. Polttoaineveron tuotto oli vuonna 1991 henkilöautojen osalta 4,9 miljardia mk ja liikevaihtoveron tuotto polttoaineen hankinnasta 2,9 miljardia markkaa. Maantiepolttoaineiden myyntitietoja ja erilaisten liikenteeltä kerättävien verojen kokonaiskertymiä on esitetty yksityiskohtaisemmin *liitteessä 3*.

7.1 Laskelma valtion verokertymän muutoksesta

Autoverotuksen muuttamisen vaikutusta valtion verokertymään on tässä arvioitu alla olevan laskelman perusteella. Siinä on oletettu uuden henkilöauton hintaa alennettavan 15 prosentilla ja polttoaineen hintaa nostettavan 1 markalla litralta. Korotus koskisi henkilöautojen käyttämää polttoainetta, jota kulutettiin vuonna 1991 noin 2,9 mrd litraa. Markan korotus kokonaisuudessaan menisi valtion kassaan.

Valtion verokertymän muutokset autonhankinnasta:

- uuden henkilöauton keskimääräinen myyntihinta on 100 000 mk
- veroja ja maksuja tästä on noin 50 000 mk
- auton hankintahintaa alennetaan 15 % eli 15 000 mk
- verojen määrä autoa kohti pienenee 15 000 mk
- oletetaan uusia autoja ostettavan 150 000 kpl
- tällöin autoveron vähennys on $150\,000 \cdot 15\,000 = 2,25$ mrd mk
- auton halpenemisen johdosta uusia autoja hankitaan lisää 52 000 kpl
- autoveron kertymä uusista lisäautoista on $52\,000 \cdot 35\,000 = 1,82$ mrd
- autoveron vähennys yhteensä on $2,25$ mrd - $1,82$ mrd = 0,43 mrd

Valtion verokertymän muutokset autonkäytöstä:

- maantiepoltonesteiden myynti oli vuonna 1991 henkilöautojen osalta 2900 mrd litraa
- polttoaineen veroa nostetaan 1 mk/litra
- ajosuorite autoa kohti pienenee 4 %
- autokanta kasvaa hintojen alenemisen johdosta 11 %
- liikennesuorite lisääntyy 7 %
- markan korotus polttoaineen litrahintaan lisää valtion tuloja 2,91 mrd mk entisen suuruusella liikenteellä
- syntyvä lisäliikenne lisää polttoaineen kulutusta 7 %
- ilman markan korotusta polttoaineen hinnassa on keskimäärin 150 p veroja
- markan korotuksen jälkeen veroja on 250 penniä/litra
- syntyvä lisäliikenne lisää polttoaineen kulutusta 310 milj. litralla
- syntyvä lisäliikenne kasvattaa valtion verotuloja $310\text{ milj.} \cdot 2,5\text{ mk} = 0,76$ mrd mk
- polttoaineverot lisääntyvät yhteensä $2,91$ mrd mk + $0,76$ mrd mk = 3,67 mrd mk

Valtion verokertymän muutokset yhteensä:

- Polttoaineverojen lisääntyminen 3,67 mrd mk - autoveron tuoton pieneminen 0,43 mrd mk = 3,24 mrd mk.

Henkilöauton verotuksen painopisteen siirtäminen autonhankinnasta autonkäyttöön näyttäisi siis lisäävän valtion verotuloja reilulla 3 miljardilla markalla yllä olevan kaltaisen verosiirtotoimenpiteen seurauksena. Mikäli veromuutos tehdään kerralla mainitun suuruisena, verotulojen muutoskin tapahtuisi melko lyhyenä aikana verosiirron jälkeen.

Laskelmassa on otettu huomioon vain autoverotuksen siirron välittömät vaikutukset. Näiden lisäksi on välillisiä vaikutuksia valtion rahatilanteeseen ja maan talouteen. Lisääntyvä autokauppa ja liikenne työllistäisivät autokaupan ja polttoainehuollon piirissä lisätyövoimaa, jolla taas on omat kerrannaisvaikutuksensa palvelualojen työllisyyteen ja näin myös valtion verotuloihin.

Yllä olevaan esimerkinomaiseen laskelmaan eivät sisälly kaikki välittömäkään valtion tieliikenteeltä keräämät verot tai veroluonteiset maksut. Tällaisia on mm. vero liikenne- ja autovakuutusmaksusta (liite 3), joten näiden ja välillisten verovaikutusten huomioon ottaminen lisäisi vielä autoverotuksen muutoksesta johtuvaa valtion verotulojen kasvua.

Markan suuruinen korotus polttoaineen hintaan vähentäisi autokohtaista ajosuoritetta vain 4 prosenttia, joten kyseisen suuruisella polttoaineen hinnan nostamisella ei näytä olevan suotuisia ympäristövaikutuksia. Jotta autonkäyttö vähenisi, korotuksen pitäisi olla huomattavasti suurempi. Viidennes vastaajista ei vähentäisi autonkäyttöä, vaikka polttoaineen hinta nousisi 3 markkaa litralta.

8 VERTAILU EDELLISEEN TUTKIMUKSEEN

Tiehallitus selvitti yhdessä Tilastokeskuksen kanssa polttoaineen hinnannousun vaikutuksia autonkäyttöön myös edellisen, vuoden 1990 kuluttajabarometri-kyselyn yhteydessä. Tuolloin kotitalouksilta kysyttiin Kuwaitin kriisin aiheuttaman, 70 pennin suuruisen korotuksen vaikutusta autonkäyttöön. Silloin kotitaloudet ilmoittivat vähentäneensä autonkäyttöä 3 - 4 prosenttia. Tielaitoksen liikennelaskennat päätyivät tuolloin samaan tulokseen.

Syksyllä 1990 kysyttiin myös mahdollista tulevaa autokäyttäytymistä, jos polttoaineen hinta jäisi pitemmäksi aikaa mainitulle korkealle tasolle tai nousisi siitä vielä vähän. Tuolloin 35 prosenttia vastaajista arvioi vähentävänsä autonkäyttöä. Tulokset ovat yhtäpitäviä nyt suoritetun tutkimuksen kanssa. Suunnilleen saman suuruisen korotuksen takia tällä kertaa 36 prosenttia kotitalouksista lupasi vähentää autoilua.

Molemmilla tutkimuskerroilla kotitalouksien autokäyttäytyminen oli hyvin samankaltainen myös erityyppisten matkojen suhteen. Työmatkoista ei oltu valmiita luopumaan, vaan karsinta kohdistui ensisijaisesta lyhyehköille viikonloppu- ja lomamatkoille.

Suomen taloudellinen tilanne oli syksyllä 1991 aivan erilainen kuin vuotta aiemmin. Maan taloudellinen tilanne oli alkanut huonontua jo vuoden 1990 syksyllä, mutta vuonna 1991 maassa vallitsi syvä lama. Kuluttajabarometrin kysymyksiin vastasi vuonna 1991 noin 550 samaa henkilöä, jotka olivat olleet mukana myös vuotta aiemmin vastaavassa kyselyssä. Molemmilla kerroilla mukana olleiden osalta voitiin selvittää laman vaikutusta ajokäyttäytymiseen.

8.1 Samat vastaajat vuosina 1990 ja 1991

Samat vastaajat vuosina 1990 ja 1991 vastasivat hyvin samalla tavalla molempina tutkimusvuosina polttoaineen hinnannousukysymyksiin. Autonkäyttöä vähentävien prosenttiosuudet olivat eri vuosina seuraavat:

- 37 % vuonna 1990

- 38 % vuonna 1991

Autonkäyttöä vähennettäisiin myös suunnilleen saman verran molempina vuosina. Lähes puolet vastaajista vähentäisi ajoja vähemmän kuin 10 prosenttia. Vähentäminen kohdistuisi molempina vuosina ensisijaisesti lyhyehköihin, alle 30 kilometrin viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyviin ajoihin. Samojen vastaajien tärkeimmät tulokset autonkäyttömuutoksista polttoaineen hinnannousun johdosta on esitetty taulukossa 5:

Taulukko 5: Henkilöauton käytön vähentäminen vähentämisen määrän, matkan tarkoituksen ja matkan pituuden mukaan vuosina 1990 ja 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Vähentämisen määrä	Vähentäjien %-osuus	
	1990	1991
Alle 10 %	48	43
10 - 30 %	41	43
31 - 50 %	3	4
yli 50 %	2	1
EOS	5	9

Matkan tarkoitus	Vähentäjien %-osuus	
	1990	1991
Työmatka-ajot	7	12
Arkip. muut ajot	25	21
Viikonl. ajot	48	44
Kaikki ajot	20	23

Matkan tarkoitus	Vähentäjien %-osuus	
	1990	1991
Alle 30 km	52	47
30 - 100 km	21	18
yli 100 km	24	28
EOS	4	6

Kuten numeroista ilmenee, vastauksissa on vain pieniä eroja eri vuosien välillä. Vuonna 1991 on jonkin verran tingitty autonkäytöstä työmatkoilla verrattuna edelliseen vuoteen. Samoin yli 100 kilometrin matkoja on otaksuttu tehtävän vähemmän kuin edellisenä vuotena. Taloudellisen tilanteen muutoksella ei siten ole toistaiseksi ollut vaikutuksia autonkäyttöön. Vaikutus liikenteen kasvun pysähtymiseen onkin uusien autojen hankinnan vähenemisessä.

9 LIITETAULUKOITA

9.1 Lisä- ja ensiauton hankintataulukot

Taulukko 1: Lisäautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet päämiehen ikäryhmän mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

Päämiehen ikäryhmä	Uusi lisä-auto	Käytetty lisäauto	Ei lainkaan lisäautoja	EOS	Yhteensä
- 24	2	7	81	10	100
25 - 34	1	5	92	2	100
35 - 44	1	4	92	4	100
45 - 54	0	5	92	3	100
55 - 64	0	1	96	3	100
65 -	1	0	97	2	100
Yhteensä	1	4	91	4	100

Taulukko 2: Ensiautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet päämiehen ikäryhmän mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

Päämiehen ikä	Uusi ensi-auto	Käytetty ensiauto	Ei hanki ensiautoa	EOS	Yhteensä
- 24	10	21	59	11	100
25 - 34	4	21	70	5	100
35 - 44	7	14	71	8	100
45 - 54	6	10	80	4	100
55 - 64	6	6	87	2	100
65 -	1	1	92	6	100
Yhteensä	6	12	76	6	100

Taulukko 3: Lisäautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet perhetyypin mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

Perhetyyppi	Uusi lisä-auto	Käytetty lisäauto	Ei lainkaan lisäautoa	EOS	Yhteensä
Yksin asuva aikuinen	1	2	96	1	100
Yksin huoltajaperhe	0	0	93	7	100
Kaikki aikuisia	1	4	92	3	100
Lapsiperheet	1	5	88	6	100
Yhteensä	1	4	91	4	100

Taulukko 4: Ensiautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet perhetyypin mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

Perhetyyppi	Uusi ensi-auto	Käytetty ensiauto	Ei hankkisi ensiautoa	EOS	Yhteensä
Yksin asuva aikuinen	2	11	81	5	100
Yksin huoltajaperhe	0	10	90	0	100
Kaikki aikuisia	8	8	77	6	100
Lapsiperheet	9	23	61	7	100
Yhteensä	6	12	76	6	100

Taulukko 5: Lisäautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet tulojen mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

<i>Kotitalouden tuloluokka mk/kk</i>	<i>Uusi lisä- auto</i>	<i>Käytetty lisäauto</i>	<i>Ei lainkaan lisäautoja</i>	<i>EOS</i>	<i>Yhteensä</i>
Enintään 2 000 mk	0	0	100	0	100
2 001 - 4 000 mk	0	0	100	0	100
4 001 - 6 000 mk	0	5	92	3	100
6 001 - 8 000 mk	1	3	96	1	100
8 001 - 10 000 mk	0	3	97	1	100
10 001 - 12 000 mk	0	4	95	1	100
12 001 - 14 000 mk	1	6	92	1	100
14 001 - 16 000 mk	2	4	92	2	100
16 001 - 18 000 mk	3	4	90	4	100
18 001 - 20 000 mk	0	7	92	1	100
20 001 - 22 000 mk	2	6	85	6	100
22 001 - 24 000 mk	0	7	90	3	100
24 001 - 26 000 mk	0	3	91	6	100
26 001 - 28 000 mk	0	5	95	0	100
28 001 - 30 000 mk	0	9	91	0	100
Väh. 30 001 mk	2	7	86	5	100
Yhteensä	1	4	92	3	100

Taulukko 6: Ensiautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet tulojen mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

<i>Kotitalouden tuloluokka mk/kk</i>	<i>Uusi ensi- auto</i>	<i>Käytetty ensiauto</i>	<i>Ei hanki autoa</i>	<i>EOS</i>	<i>Yhteensä</i>
Enintään 2 000 mk	5	26	68	0	100
2 001 - 4 000 mk	0	14	82	5	100
4 001 - 6 000 mk	3	6	88	3	100
6 001 - 8 000 mk	3	16	77	5	100
8 001 - 10 000 mk	8	17	74	2	100
10 001 - 12 000 mk	2	9	84	4	100
12 001 - 14 000 mk	11	11	78	0	100
14 001 - 16 000 mk	13	29	58	0	100
16 001 - 18 000 mk	33	17	50	0	100
18 001 - 20 000 mk	9	18	64	9	100
20 001 - 22 000 mk	0	0	75	25	100
22 001 - 24 000 mk	17	0	67	17	100
24 001 - 26 000 mk	20	20	60	0	100
26 001 - 28 000 mk	100	0	0	0	100
28 001 - 30 000 mk	0	0	100	0	100
Väh. 30 001 mk	13	13	63	13	100
Yhteensä	6	12	77	5	100

Taulukko 7: Lisäautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet alueen mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

<i>Alue</i>	<i>Uusi lisä- auto</i>	<i>Käytetty lisäauto</i>	<i>Ei lainkaan lisäautoa</i>	<i>EOS</i>	<i>Yhteensä</i>
Pohjois-Suomi	0	4	90	5	100
Väli-Suomi	1	5	91	4	100
Uusimaa	1	4	90	5	100
Turku - Tampere al.	1	4	92	3	100
Yhteensä	1	4	91	4	100

Taulukko 8: Ensiautoja hankkivien kotitalouksien %-osuudet alueen mukaan, kun auton hinta alenee 10 - 20 %

<i>Alue</i>	<i>Uusi ensi- auto</i>	<i>Käytetty ensiauto</i>	<i>Ei hankkisi autoa</i>	<i>EOS</i>	<i>Yhteensä</i>
Pohjois-Suomi	4	12	76	8	100
Väli-Suomi	6	10	76	8	100
Uusimaa	7	14	73	6	100
Turku-Tampere alue	5	12	79	3	100
Yhteensä	6	12	76	6	100

9.2 Polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) vaikutus - taulukot

Taulukko 9: Polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) vaikutus henkilöauton käyttöön kotitalouden päämiehen iän mukaan syksyllä 1991

Ikä	Auton käyttö			
	Vähentäisi	Ei vähentäisi	EOS	Yhteensä
- 24	40	47	13	100
25 - 34	38	59	2	100
35 - 44	31	63	6	100
45 - 54	39	56	5	100
55 - 64	34	60	6	100
65 -	24	66	10	100
Yhteensä	36	58	7	100

Taulukko 10: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden päämiehen iän mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Ikä	Autonkäytön väheneminen				
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	EOS
- 24	38	45	7	0	9
25 - 34	43	50	3	0	4
35 - 44	40	48	6	2	5
45 - 54	44	43	3	2	9
55 - 64	45	43	3	0	9
65 -	32	41	0	5	23
Yhteensä	41	46	4	1	8

Taulukko 11: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden päämiehen ikäryhmän ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Ikä	Autonkäytön väheneminen			
	Työmatka-ajot	Arkip. muut ajot	Viikonl. ajot	Kaikki autolla ajot
- 24	8	22	43	28
25 - 34	9	24	45	22
35 - 44	16	23	32	29
45 - 54	5	21	46	28
55 - 64	5	19	40	36
65 -	0	23	27	50
Yhteensä	9	22	41	29

Taulukko 12: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden päämiehen ikäryhmän ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Ikä	Autonkäytön väheneminen		
	Lyhyet < 30 km	Keskipitkät, 30 - > 100 km	Pitkät, > 100 km
- 24	51	15	28
25 - 34	50	19	27
35 - 44	64	13	17
45 - 54	38	17	37
55 - 64	43	17	31
65 -	36	9	41
Yhteensä	49	16	28

Taulukko 13: Polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) vaikutus henkilöauton käyttöön perhetyypin mukaan syksyllä 1991

Perhetyyppi	Auton käyttö			
	Vähenis	Ei vähenis	EOS	Yhteensä
Yksin asuva aikuinen	35	62	2	100
Yksin huoltajaperhe	26	59	15	100
Kaikki aikuisia	37	57	6	100
Lapsiperheet	35	58	7	100
Yhteensä	36	58	7	100

Taulukko 14: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta perhetyypin mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Perhetyyppi	Autonkäytön väheneminen					Yhteensä
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	EOS	
Yksin asuva aikuinen	42	49	9	0	0	100
Yksin huoltajaperhe	25	75	0	0	0	100
Kaikki aikuisia	39	49	3	1	9	100
Lapsiperheet	44	42	5	1	8	100
Yhteensä	41	46	4	1	8	100

Taulukko 15: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta perhetyypin ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Perhetyyppi	Autonkäytön väheneminen				Yhteensä
	Työmatka-ajot	Arkip. muut ajot	Viikonl. ajot	Kaikki autolla ajot	
Yksin asuva aikuinen	7	18	47	29	100
Yksin huoltajaperhe	13	25	25	38	100
Kaikki aikuisia	8	23	40	29	100
Lapsiperheet	9	22	41	28	100
Yhteensä	9	22	41	29	100

Taulukko 16: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta perhetyypin ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Perhetyyppi	Autonkäytön väheneminen			EOS	Yhteensä
	Lyhyet < 30 km	Keskipitkät, 30 -	Pitkät, > 100 km		
Yksin asuva aikuinen	44	24	24	7	100
Yksin huoltajaperhe	50	13	38	0	100
Kaikki aikuisia	45	14	33	8	100
Lapsiperheet	55	16	24	6	100
Yhteensä	50	16	28	7	100

Taulukko 17: Polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) vaikutus henkilöauton käyttöön kotitalouden tulojen mukaan syksyllä 1991

Kotitalouden tuloluokka	Auton käyttö			
	Väheni	Ei väheni	EOS	Yhteensä
Enintään 2 000 mk	38	63	0	100
2 001 - 4 000 mk	42	58	0	100
4 001 - 6 000 mk	36	55	9	100
6 001 - 8 000 mk	45	49	7	100
8 001 - 10 000 mk	38	57	5	100
10 001 - 12 000 mk	36	60	5	100
12 001 - 14 000 mk	40	57	3	100
14 001 - 16 000 mk	38	60	2	100
16 001 - 18 000 mk	39	59	2	100
18 001 - 20 000 mk	36	63	1	100
20 001 - 22 000 mk	26	73	2	100
22 001 - 24 000 mk	17	83	0	100
24 001 - 26 000 mk	27	61	12	100
26 001 - 28 000 mk	21	79	0	100
28 001 - 30 000 mk	9	82	9	100
Väh. 30 001 mk	23	74	2	100
Yhteensä	35	59	6	100

Taulukko 18: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden tulojen mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Kotitalouden tuloluokka	Auton käytön väheneminen					EOS	Yhteensä
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %			
Enintään 2 000 mk	0	100	0	0		0	100
2 001 - 4 000 mk	38	38	13	6		6	100
4 001 - 6 000 mk	35	35	10	6		13	100
6 001 - 8 000 mk	36	52	3	0		9	100
8 001 - 10 000 mk	46	47	3	0		4	100
10 001 - 12 000 mk	44	41	6	0		9	100
12 001 - 14 000 mk	55	43	0	0		2	100
14 001 - 16 000 mk	43	45	4	2		6	100
16 001 - 18 000 mk	40	56	2	0		2	100
18 001 - 20 000 mk	44	50	3	3		0	100
20 001 - 22 000 mk	38	50	6	0		6	100
22 001 - 24 000 mk	100	0	0	0		0	100
24 001 - 26 000 mk	40	50	10	0		0	100
26 001 - 28 000 mk	25	75	0	0		0	100
28 001 - 30 000 mk	0	100	0	0		0	100
Väh. 30 001 mk	20	70	0	0		10	100
Yhteensä	41	47	4	1		7	100

Taulukko 19: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden tulojen ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Kotitalouden tuloluokka	Autonkäytön väheneminen				
	Työmatka- ajot	Arkip. muut ajot	Viikonl. ajot	Kaikki autolla ajot	Yhteensä
Enintään 2 000 mk	0	0	67	33	100
2 001 - 4 000 mk	13	31	25	31	100
4 001 - 6 000 mk	0	29	32	39	100
6 001 - 8 000 mk	6	17	36	41	100
8 001 - 10 000 mk	6	19	44	31	100
10 001 - 12 000 mk	11	27	41	22	100
12 001 - 14 000 mk	4	24	54	17	100
14 001 - 16 000 mk	22	12	40	26	100
16 001 - 18 000 mk	7	24	42	27	100
18 001 - 20 000 mk	16	31	34	19	100
20 001 - 22 000 mk	13	13	44	31	100
22 001 - 24 000 mk	0	0	40	60	100
24 001 - 26 000 mk	10	20	20	50	100
26 001 - 28 000 mk	0	50	50	0	100
28 001 - 30 000 mk	50	0	50	0	100
Väh. 30 001 mk	10	0	70	20	100
Yhteensä	9	22	41	29	100

Taulukko 20: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta kotitalouden tulojen ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Kotitalouden tuloluokka	Autonkäytön väheneminen				Yhteensä
	Lyhyet < 30 km	Keskipit- kät, 30 -	Pitkät, > 100 km	EOS	
Enintään 2 000 mk	33	67	0	0	100
2 001 - 4 000 mk	69	0	25	6	100
4 001 - 6 000 mk	39	13	39	10	100
6 001 - 8 000 mk	42	24	29	5	100
8 001 - 10 000 mk	38	15	38	9	100
10 001 - 12 000 mk	63	9	23	5	100
12 001 - 14 000 mk	47	17	30	6	100
14 001 - 16 000 mk	51	12	27	10	100
16 001 - 18 000 mk	58	18	22	2	100
18 001 - 20 000 mk	53	19	22	6	100
20 001 - 22 000 mk	38	19	38	6	100
22 001 - 24 000 mk	20	60	0	20	100
24 001 - 26 000 mk	60	20	10	10	100
26 001 - 28 000 mk	50	25	25	0	100
28 001 - 30 000 mk	50	0	50	0	100
Väh. 30 001 mk	30	30	40	0	100
Yhteensä	50	16	27	7	100

9.3 Alueittaiset taulukot

Taulukko 21: Polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain syksyllä 1991

Alue	Auton käyttö			
	Väheni	Ei väheni	EOS	Yhteensä
Pohjois-Suomi	36	57	7	100
Väli-Suomi	35	58	7	100
Uusimaa	28	64	8	100
Turku-Tampere alue	41	54	5	100
Yhteensä	36	58	7	100

Taulukko 22: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta alueittain syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Alue	Autonkäytön väheneminen					Yhteensä
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	EOS	
Pohjois-Suomi	42	47	3	1	8	100
Väli-Suomi	43	43	2	0	12	100
Uusimaa	40	47	7	1	6	100
Turku-Tampere alue	41	47	5	2	6	100
Yhteensä	41	46	4	1	8	100

Taulukko 23: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta alueittain ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Alue	Autonkäytön väheneminen				Yhteensä
	Työmatka-ajot	Arkip. muut ajot	Viikonl. ajot	Kaikki autolla ajot	
Pohjois-Suomi	4	22	49	24	100
Väli-Suomi	7	25	37	30	100
Uusimaa	10	18	46	26	100
Turku-Tampere alue	12	22	34	33	100
Yhteensä	9	22	41	29	100

Taulukko 24: Henkilöauton käytön väheneminen polttoaineen hinnannousun (+ 1 mk) johdosta alueittain ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1991 (käyttöä vähentävien osalta)

Alue	Autonkäytön väheneminen			EOS	Yhteensä
	Lyhyet < 30 km	Keskipitkät, 30 -	Pitkät, > 100 km		
Pohjois-Suomi	44	20	28	8	100
Väli-Suomi	53	12	28	7	100
Uusimaa	52	12	30	5	100
Turku-Tampere alue	50	17	26	7	100
Yhteensä	49	16	28	7	100

9.4 Polttoaineen hinnan eri suuruisten korotusten vaikutus - taulukot

Taulukko 25: Kuinka paljon polttoaineen hintaa pitää korottaa, jotta eri ikäryhmiin kuuluvat kotitaloudet vähentäisivät autonkäyttöä (syksy 1991)

Ikäryhmä	Polttoaineen hinnankorotus						Yht.
	10 - 50 p	51 - 100 p	101 - 150 p	151 - 200 p	201 - 300 p	301 -	
	Autonkäytön vähentäminen, %-osuus						
- 24	15	24	9	24	9	19	100
25 - 34	14	24	8	23	12	19	100
35 - 44	9	23	13	21	9	25	100
45 - 54	13	31	10	19	6	22	100
55 - 64	17	27	10	20	4	23	100
65 -	15	25	8	33	3	18	100
Yhteensä	13	26	10	22	8	21	100

Taulukko 26: Kuinka paljon polttoaineen hintaa pitää korottaa, jotta eri perhetyypit vähentäisivät autonkäyttöä (syksy 1991)

Perhetyyppi	Polttoaineen hinnankorotus						Yht.
	10 - 50 p	51 - 100 p	101 - 150 p	151 - 200 p	201 - 300 p	301 -	
	Autonkäytön vähentäminen, %-osuus						
Yksin asuva aikuinen	18	24	11	21	4	23	100
Yksin huoltajaperhe	20	33	7	13	7	20	100
Kaikki aikuisia	14	27	10	21	8	21	100
Lapsiperheet	11	24	10	24	9	21	100
Yhteensä	13	25	10	22	8	21	100

Taulukko 27: Kuinka paljon polttoaineen hintaa pitää korottaa, jotta eri tuloryhmiin kuuluvat kotitaloudet vähentäisivät autonkäyttöä (syksy 1991)

Kotitalouden		Polttoaineen hinnankorotus						
tuloluokka		10 - 50 p	51 - 100 p	101 - 150 p	151 - 200 p	201 - 300 p	301 -	
		Autonkäytön vähentäminen, %-osuus						Yht.
Enintään 2 000 mk		14	14	14	14	0	43	100
2 001 - 4 000 mk		22	35	9	4	13	17	100
4 001 - 6 000 mk		27	25	3	20	8	15	100
6 001 - 8 000 mk		18	29	13	18	9	12	100
8 001 - 10 000 mk		13	21	13	20	10	24	100
10 001 - 12 000 mk		14	22	12	24	10	18	100
12 001 - 14 000 mk		10	30	6	25	10	19	100
14 001 - 16 000 mk		12	23	13	25	11	17	100
16 001 - 18 000 mk		7	39	10	14	5	25	100
18 001 - 20 000 mk		9	30	9	22	3	27	100
20 001 - 22 000 mk		11	26	11	14	3	34	100
22 001 - 24 000 mk		0	0	13	44	0	44	100
24 001 - 26 000 mk		0	24	10	29	10	29	100
26 001 - 28 000 mk		0	18	18	29	0	35	100
28 001 - 30 000 mk		0	30	10	20	10	30	100
Väh. 30 001 mk		8	8	13	25	8	38	100
Yhteensä		13	26	10	22	8	22	100

Taulukko 28: Kuinka paljon polttoaineen hintaa pitää korottaa, jotta eri alueilla vähennettäisiin autonkäyttöä (syksy 1991)

Alue	Polttoaineen hinnankorotus						
	10 - 50 p	51 - 100 p	101 - 150 p	151 - 200 p	201 - 300 p	301 -	
	Autonkäytön vähentäminen, %-osuus						Yht.
Pohjois-Suomi	15	24	13	22	12	14	100
Väli-Suomi	11	31	6	20	7	24	100
Uusimaa	10	19	8	27	6	30	100
Turku-Tampere alue	15	27	11	20	7	19	100
Yhteensä	13	26	10	22	8	21	100

Taulukko 29: Polttoaineen hinnan pienen korotuksen (10 - 20 p/l) vaikutus autonkäyttöön kotitalouden päämiehen län mukaan syksyllä 1991

Ikäryhmä	Auton käyttö			
	Vähentäisi	Ei vähentäisi	EOS	Yhteensä
- 24	11	84	5	100
25 - 34	8	91	1	100
35 - 44	6	92	2	100
45 - 54	11	88	1	100
55 - 64	14	84	2	100
65 -	9	88	3	100
Yhteensä	9	89	2	100

Taulukko 30: Polttoaineen hinnan pienen korotuksen (10 - 20 p/l) vaikutus autonkäyttöön perhetyypin mukaan syksyllä 1991

Perhetyyppi	Auton käyttö			
	Vähentäisi	Ei vähentäisi	EOS	Yhteensä
Yksin asuva aikuinen	12	87	1	100
Yksin huoltajaperhe	7	93	0	100
Kaikki aikuisia	12	86	2	100
Lapsiperheet	7	91	2	100
Yhteensä	9	89	2	100

Taulukko 31: Polttoaineen hinnan pienen korotuksen (10 - 20 p/l) vaikutus autonkäyttöön kotitalouden tulojen mukaan syksyllä 1991

Kotitalouden tuloluokka	Auton käyttö			
	Vähentäisi	Ei vähentäisi	EOS	Yhteensä
Enintään 2 000 mk	0	100	0	100
2 001 - 4 000 mk	21	79	0	100
4 001 - 6 000 mk	17	82	1	100
6 001 - 8 000 mk	11	87	2	100
8 001 - 10 000 mk	11	89	1	100
10 001 - 12 000 mk	10	88	2	100
12 001 - 14 000 mk	8	91	1	100
14 001 - 16 000 mk	5	94	2	100
16 001 - 18 000 mk	7	93	0	100
18 001 - 20 000 mk	7	93	0	100
20 001 - 22 000 mk	11	89	0	100
22 001 - 24 000 mk	10	90	0	100
24 001 - 26 000 mk	3	97	0	100
26 001 - 28 000 mk	5	89	5	100
28 001 - 30 000 mk	9	91	0	100
Väh. 30 001 mk	7	93	0	100
Yhteensä	10	89	2	100

Taulukko 32: Polttoaineen hinnan pienen korotuksen (10 - 20 p/l) vaikutus autonkäyttöön eri alueilla syksyllä 1991

<i>Alue</i>	<i>Auton käyttö</i>			
	<i>Vähentäisi</i>	<i>Ei vähentäisi</i>	<i>EOS</i>	<i>Yhteensä</i>
Pohjois-Suomi	9	88	2	100
Väli-Suomi	9	89	2	100
Uusimaa	10	89	2	100
Turku-Tampere alue	10	88	3	100
Yhteensä	9	89	2	100

10 MUUT LIITTEET

Kuluttajabarometri

34. Vähenisivätkö vuoden kuluessa ensisijaisesti:

lyhyet, alle 30 km matkat.....	1
keskipitkät, 30-100 km matkat.....	2
vai pitkät, yli 100 km matkat?.....	3
EOS.....	4

115

35. Kuinka monta prosenttia tai kilometriä autolla ajo vähentyisi suunnilleen vuodessa, jos polttoaineen litrahinta nousisi 1 markalla

|_|_|_|_| km

116 - 119

tai

|_|_|%

120 - 121

36. Jos auton hankintahinta laskisi auton koosta ja iästä riippuen 10 - 20 % ja polttoaineen hinta nousisi 1 markalla, niin

arveletteko että talouteenne hankintaisiin:

uusi lisäauto	1
käytetty lisäauto.....	2
ei lainkaan lisäautoa.....	3
EOS.....	4

122

37. Arvioikaa suunnilleen, kuinka monta kilometriä taloudessanne ajetaan autolla (autoilla) vuodessa?

|_|_|_|_| km

123 - 127

38. Kuinka paljon polttoaineen hinnan tulisi nousta jotta se vaikuttaisi oleellisesti talouteenne auton käyttöön?

|_|_|_|_| penniä

128 - 131

-->K40

39. Jos auton hankintahinta laskisi auton koosta ja iästä riippuen 10 - 20 % ja polttoaineen hinta nousisi 1 markalla, niin

arveletteko että:

hankkisitte uuden auton.....	1
käytetyn auton.....	2
ette lainkaan autoa.....	3
EOS.....	4

132

Seuraavat kysymykset koskevat taloutenne henkilöauton käyttöä ja hankintaa.

JOS KÄYTÖSSÄ EI MITÄÄN AUTOA --> K39

29.
- Ensi vuoden alussa polttoaineen hintoihin on valtion budjetin mukaan tulossa 10-25 pennin korotus litralta.
Arvioitteko, että hinnan nousu vaikuttaisi:

| vähentävästi taloutenne auton käyttöä...
vai pysyykö auton käyttö ennallaan
EOS.....

1
2
3

-> K31

105
30.

Kuinka monta prosenttia tai kilometriä autolla ajo vähentyisi suunnilleen vuodessa, jos polttoaineen litrahinta nousisi 10 - 25 penniä.

|_|_|_|_| km
tai
|_|_| %

106 - 109
110 - 111

31.

Toinen parlamentaarinen liikennekomitea ehdottaa henkilöauton verotuksen painopisteen siirtämistä auton hankinnasta auton käyttöön.
Jos auton hankintahinta laskisi auton koosta ja iästä riippuen 10 - 20 %, ja polttoaineen hinta nousisi vastaavasti 1 markalla, niin vaikuttaisiko tällainen polttoaineen hinnan nousu taloutenne auton käyttöön vähentävästi?

Kyllä.....
Ei.....
EOS.....

1
2
3

-> K36

112

32.

Olisiko väheneminen vuoden mittaan:

Alle 10%
10-30%
31-50%
vai yli 50% ?.....
EOS.....

1
2
3
4
5

113

33.

Vähenisivätkö vuoden mittaan ensisijaisesti:

| työmatka-ajot.....
arkipäivien muut kuin työmatka-ajot...
viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin
liittyvät ajot vai.....
kaikki autolla ajo?.....

1
2
3
4

114

Laskennallinen esimerkki

% ovh:sta

Maahantuonti 1. CIF-hinta	32300	32,0
Tullimaksu 1)	+ 735	0,7
Varustevähennys 2)	- 703	-0,7
<u>Katalysaattorivähennys</u>	<u>-4500</u>	
Verotusarvo	27832	
<u>Autovero 122% -4600mk</u>	<u>29355</u>	<u>28,9</u>
	57187	
Kat-vähennyksen palautus	4500	
<u>Varustevähennyksen palautus</u>	<u>703</u>	
	62390	
Tasausvero 1,5% cif:stä	485	0,5
<u>Satama- ja kunnostuskulut</u>	<u>2322</u>	<u>2,2</u>
	65197	
Maahantuojan ja piirimyyjän kate	18452	18,1
<u>Liikevaihtovero 22% 3)</u>	<u>18403</u>	<u>18,0</u>
Ohjevähittäishinta	102050	

Verot ja veron luonteiset maksut 48 % vähittäishinnasta.

1) Tulliliittoihin kuulumattomista maista (USA, Japani jne.) tuotavista autoista on maksettava 5,3 prosentin tullimaksu. Tässä on käytetty tuontisuhteen mukaista keskimäärää.

2) Varustevähennyksen saa tietyistä autoverolaissa määritellyistä turvavarusteista, esimerkiksi ruosteenestokäsittelystä. Tässä on käytetty tuontisuhteen mukaista keskimäärää.

3) Liikevaihtovero on 1.10.1991 alkaen 22 prosenttia. Laskutapa muuttui samalla niin, että vero lasketaan loppuhinnasta. Näin veron osuus ovh:sta on 18.03 prosenttia.

Maantiepolttonesteiden myynti vuonna 1991

Bensiini	99 oktaaninen	1 117 720 m ³
Bensiini lyijytön	95 oktaaninen	1 513 288 m ³
Bensiini lyijytön	98 oktaaninen	14 135 m ³
Dieselöljy		1 745 420 m ³

Polttoainevero vuonna 1991

	<u>Perusvero</u>	<u>Lisävero</u>	<u>Yhteensä</u>
Bensiini	158 p/l	30 p/l	188 p/l
Bensiini lyijytön	158 p/l	-	158 p/l
Dieselöljy	77 p/l	27 p/l	104 p/l

TIELIIKENTEEN POLTTOAINEVERO V. 1991

Bensiini 99	1 117 720 000 l	x 1,88 mk/l	= 2 101,3 mmk
Bensiini 95 E	1 513 288 000 l	- 40 000 000 l *) x 1,58 mk/l	= 2 327,8 mmk
Bensiini 98 E	14 135 000 l	x 1,58 mk/l	= 22,3 mmk
Dieselöljy	1 745 420 000 l	x 1,04 mk/l	= <u>1 815,2 mmk</u>

6 266,6 mmk

* veneily ym. käyttö 40 000 000 l/vuosi

Lähde: Tiehallitus/Öljyalan keskusliitto

TIELIIKENTEEN POLTTOAINEIDEN VARMUUSVARASTOINTIMAKSU v. 1991

Bensiini	2 605 143 m ³	x 43 mk/m ³	=	112,0 mmk
Dieselöljy	1 745 420 m ³	x 23 mk/m ³	=	<u>40,1 mmk</u>
				152,1 mmk

Polttoaineiden toteutuneet vähimmäismyyntihinnat (= öljyalan keskusliiton tiedusteluhintojen vuosikeskiarvo).

99 okt. bens.	4,412 mk/litra
lyijytön 95 okt.	4,053 mk/litra
lyijytön 98 okt.	4,250 mk/litra (arvio)
dieselöljy	3,107 mk/litra

LIKEVAIHTOVERO v. 1991

- 1.1. - 30.9. 17,5 % myynnin verotusarvosta
- 1.10. - 31.12. 22 % veron perusteesta

TIELIIKENTEEN POLTTOAINEIDEN LIKEVAIHTOVERO v. 1991

Bensiini 99	1 117 720 000 l	x 4,412 mk/l x 0,17633	=	869,6 mmk
Bensiini 95 E	1 473 288 000 l	x 4,053 mk/l x 0,17633	=	1 052,9 mmk
Bensiini 98 E	14 135 000 l	x 4,250 mk/l x 0,17633	=	10,6 mmk
Dieselöljy	1 745 420 000 l	x 3,107 mk/l x 0,17633	=	<u>956,2 mmk</u>
				2 889,3 mmk

LIKEVAIHTOVERO TIELIIKENTEESSÄ VUONNA 1991

	Rekiste- röinnit (kpl)	Keskim. hint (mk)	LVV han- kinnoista (Mmk)	Korjaus ja huolto (mk/km)	K&H:sta omaa työtä (%)	Voitelu ja renkaat (mk/km)	LVV käy- töstä (Mmk)	LVV YHTEENSÄ (Mmk)	Liikenne- suorite (milj.km)
HA	92 485	106 000	1 729	0,198	10	0,066	1 427	3 156	33 130
PA	12 639	99 000	221	0,235	10	0,081	148	369	2 860
LA	343	885 000	54	0,715	50	0,244	69	123	650
KAIP	1 285	394 000	89	0,537	50	0,370	153	242	1355
KAPP (pl.PP)	100	715 000	13	0,626	50	0,607	30	54	185
PP	234	264 000	11						
KATP (pl.TP)	800	840 000	118	0,626	50	0,727	182	333	990
TP ^x	870	213 000	33						
MUU	1 660	170 000	50	SISÄLTYY YLLÄOLEVIIN AUTOTYYPPEIHIN				50	
MP + MOPO			18				8	26	
YHTEENSÄ			2336				2 017	4 353	39 170

^x Kantavuus ≥ 7 000 kg

VALTION TULOT TIELIIKENTEESTÄ (milj.mk)

		1987	1988	1989	1990	1991
Auto- ja moottoripyörävero	11.10.03	3 933	4 859	5 445	4 143	2 380
Moottoriajoneuvovero	11.10.04	620	532	716	833	863
Polttoainevero ¹⁾		3 120	4 130	4 575	5 540	6 270
Polttoaineiden liikevaihtovero ¹⁾		1 790	1 950	2 265	2 750	2 890
Liikenneturvallisuusmaksu		22	25	27	29	32
Autorekisterikeskuksen tulot	12.31.40	179	200	261	365	321
Varmuusvarastointimaksu ¹⁾		139	145	154	155	152
Vero liikenne- ja autovakuutusmaksuista		500	636	699	814	868
Ajoneuvojen ja niiden osien, poltto- ja voiteluaineiden sekä renkaiden tulli		145	166	208	174	110
Tasausvero		131	144	186	161	94
Leimaverot		56	60	64	68	70
Liikevaihtovero ajoneuvoista, niiden osista sekä huolto- ja korjaustöistä		4 120	4 880	5 700	5 370	4 350
YHTEENSÄ		14 750	17 730	20 300	20 400	18 400

¹⁾ Tieliikenteessä kulutetun polttoaineen osalta

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 13/1992 Aloitetöiminta johtamisen ja kehittämisen apuna; kirjallisuuskatsaus ja pohdinta tielaitoksen näkökulmasta. TIEL 3200069
- 14/1992 Tielaitoksen tukikohtaverkko. TIEL 3200070
- 15/1992 Pricing of Traffic Noise and Exhaust Gases in Road Planning. TIEL 3200071E
- 16/1992 Prissättning av avgaser och buller vid vägplanering. TIEL 3200072R
- 17/1992 Tienpitokoneisiin liittyvät keksinnöt. TIEL 3200073
- 18/1992 Tietullien tekniset järjestelmät. TIEL 3200074
- 19/1992 Mätning av underhållets resultat. TIEL 3200075R
- 20/1992 1980-luvulla toteutettuja taajamateitä; taajamakuva- ja toimivuustarkastelu. TIEL 3200076
- 21/1992 The Effects of Motorways on the National Economy. TIEL 3200077E
- 22/1992 Quality Requirements of Prefabricated Strip Drains; Quality Control and Test Methods. TIEL 3200057E
- 23/1992 Sairaalahoittoa vaatineet loukkaantumiset liikennealueilla Suomessa vuonna 1989. TIEL 3200078
- 24/1992 Liikenne ja maankäyttö, esiselvitys. TIEL 3200079
- 25/1992 Liikenteen profiili. TIEL 3200080
- 26/1992 Tiehankkeiden yhteiskuntataloudellisen vaikutukset. TIEL 3200081
- 27/1992 Yleisten teiden liikennemelu, otantaselvitys, TIEL 3200082
- 28/1992 Tien suuntauksen suunnittelu. TIEL 3200083
- 29/1992 Onnettomuudet pääteiden tasoliittymissä. TIEL 3200084
- 30/1992 Jätkäntynttilä. TIEL 3200085
- 31/1992 Pohjaveden maatiivistesuojan tiivistäminen. TIEL 3200086
- 32/1992 Talvikunnossapidon sääindeksi. Tuotannon kehittämispalvelut
- 33/1992 Tieverkon kehittämishankkeiden hallinnointi: Projektiorganisaatiot, loppu-raportti. TIEL 3200087
- 34/1992 Tienvarsialueiden kasvittamisen ja hoidon kehittäminen luonnonmukaisempaan suuntaan. TIEL 3200088
- 35/1992 Päälystetyn tien kuntoennusteet. TIEL 3200089
- 36/1992 Päälystettyjen teiden pintakunnon luokittelu. TIEL 3200090
- 37/1992 Satamiin johtavien erikoiskuljetusreittien kehittäminen
- 38/1992 CMA ja sen ympäristövaikutukset; kirjallisuusselvitys. TIEL 3200092